

DOMINGO

150 años del ferrocarril en Cantabria: exposición para recordar y conocer

Se trata de una de las muestras más completas sobre esta temática y que aborda una de las etapas más florecientes

16.11.2008 - CUCA YSART

'150 Años del Ferrocarril en Cantabria', exposición inaugurada el pasado miércoles en el Palacio de Exposiciones, es una de las muestras más completas llevadas a cabo sobre este medio de transporte en nuestra región, que a muchos servirá para 'recordar' viejos tiempos y a los más jóvenes para 'aprender y conocer' in situ, de una forma amena, uno de los capítulos más importantes de la historia de Cantabria, como es el transporte ferroviario, estrechamente vinculado al desarrollo industrial de la región. En un total de treinta y tres paneles informativos se cuenta detalladamente la inauguración del ferrocarril entre Alar del Rey y Santander en 1958, hecho que supuso la revitalización del puerto, desde donde empezaron a exportarse las harinas procedentes de Castilla. Pero sin duda los años de mayor esplendor vinieron a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando en todo el área oriental, central y occidental de Cantabria se iniciaron obras para el trazado de ferrocarriles que servían para transportar los minerales de hierro, carbón o piedra, procedentes de nuestras minas o de otras regiones limítrofes.

Ferrocarriles mineros

Muchos de estos ferrocarriles mineros hicieron su aparición de forma generalizada a raíz de que el Gobierno favoreciera las inversiones extranjeras en nuestro país, especialmente de los británicos.

De ahí, el ferrocarril de la Robla, que llevaba el carbón de las minas asturiano-leonesas hasta Bilbao, lo mismo que el de Traslaviña-Castro Urdiales, el de Dícido, el de Hoyo a Ontón. Y ya en la zona central, el de Obregón-Solía-El Astillero, el de Heras, al pie de Peñacabarga, el de Liaño a San Salvador, el de las minas de Camargo hasta Guarnizo, el de Entrambasaguas cumplieron la misma misión. En la cuenca del Besaya cobra gran interés el ferrocarril de la Real Compañía Asturiana de Minas en Reocín y el de las minas de Cartes.

Sería larga esta lista en la que también hay que citar los ferrocarriles industriales, nacidos a la luz de las grandes empresas como el de Solvay, Sniace, Cementos Alfa, la Naval de Reinosa, Trefilerías Quijano (en Los Corrales de Buelna), la Cross o Campsa.

Dificultades

Sin embargo, el tendido de muchas de estas vías no fue fácil, teniendo que afrontar numerosas dificultades, ya que en muchos casos y para atravesar la Cordillera fue necesario la excavación de túneles en zonas muy peligrosas, salvar desniveles de gran envergadura y construir puentes y viaductos.

Todo eso se nos cuenta en esta magna exposición, en la que además se muestra con todo lujo de detalles las locomotoras adquiridas a compañías inglesas, alemanas e incluso japonesas, estas últimas ya en las últimas etapas del siglo XX. Y con todo tipo de detalles sobre sus características técnicas. La historia del ferrocarril en Cantabria no fue un camino de rosas, sufriendo una dura crisis económica, que afectó de



Diversos tipos de faroles. / CELEDONIO

PUENTES METÁLICOS

Características

Ferrocarril Santander-Bilbao: Construido sobre la Ría de Boo, en El Astillero.

Ferrocarril El Astillero-Ontaneda: puente de El Astillero.

Ferrocarril El Astillero-Ontaneda: Puente de La Esperanza.

Sobre el río Pas: con un total de 90 metros.

Sobre el Besaya: con 45 metros.

Sobre el Saja: con 36 metros.

Sobre el Nansa: con 75 metros.

Sobre el Deva: con 70 metros.

Sobre el Riomar: En Castro Urdiales, desapareció en 1917.

lleno a la exportación de mineral, como consecuencia de la crisis de la siderurgia en Gran Bretaña que era uno de los principales importadores, y más tarde al transporte de viajeros, que apostaban por otros medios más modernos como el coche, el avión o el autobús, lo que obligó a emprender una remodelación.

Pero no todo son paneles, ya que la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Cantabria ha aportado una colección de diversos tipos de locomotoras, tanto para el transporte de viajeros como para uso industrial, hechas a escala y con gran precisión, así como de vagones, tanto de madera, que hicieron su trabajo hasta los años 50, como los más modernos que actualmente circulan por nuestras vías.

Esas son sin duda las piezas más atractivas de la exposición, sobre todo para los más jóvenes, que también tienen la oportunidad de contemplar las maquetas realizadas a pequeña y gran escala, y disfrutar del recorrido de los trenes, principales protagonistas de esta exposición.

Otro de los apartados de la muestra es el dedicado al personal, a los elementos utilizados para el buen mantenimiento de las locomotoras, señales, indicadores luminosos, etc.

Recordar y conocer

Recordar y conocer, saber de primera mano cómo era el despacho de un jefe de estación, vestido con su uniforme, su gorra roja, y en el que no faltan los teléfonos usados en la época, son aspectos de otro capítulo de la exposición. En otros departamentos también se pueden observar la sala de equipajes, con las típicas carretillas o las básculas.

Mención especial merece también la dedicada a las taquillas para la venta, con muebles donde se archivaban los mismos y una colección de billetes, que como muchos recordarán eran pequeños y de cartón grueso.

La carbonera, diferentes versiones de aceiteras para engrasar las locomotoras de vapor y una colección de faroles e indicadores luminosos están en esta exposición, donde no falta un ómnibus similar a los del comienzo del ferrocarril que se utilizaba para el transporte de viajeros.